

Anhängelasten bis 2.000 kg und schwierigste Anfahrbedingungen sind die Welt des Ducato 4x4.



Zugnummer

Ein Typ fürs grobe Gelände ist der Fiat Ducato 4 x 4 bestimmt nicht. Aber er ist ein Traktions-Riese, der für vergleichsweise wenig Geld Anfahrtsicherheit im Solo- wie im Gespannbetrieb bietet.

Skeptiker könnten hier sofort einhaken und den zusätzlichen Allradantrieb für den Fronttriebler klein reden: „Was braucht der Fronttriebler denn Allradantrieb? Der hat doch selbst bei Leerfahrt ordentlich Gewicht auf der Antriebsachse.“

Stimmt. Im Normalfall. Aber es gibt Situationen im Leben, da ist auch der so

traktionssichere Transporter mit Frontantrieb mit seinem Latein am Ende. Zum Beispiel am Berg und/oder mit Anhänger. Beim Anfahren bergauf geschieht, was eigentlich Gift ist für den Fronttriebler: Durch den Anfahrvorgang wird die Vorderachse dynamisch entlastet, die Hinterachse dagegen belastet. Hängt ein Anhänger mit korrekter Stützlast am Haken,

wird dieser Effekt noch verstärkt. Durchdrehende Antriebsräder bedeuten dann Stillstand und: „Umkehren!“ So mancher Ducato-Fahrer mit Wohnmobil-Aufbau treibt es so auf die Spitze: Am Heckträger mit ellenlangem hinteren Überhang hängt der dicke Motorroller oder die Enduro. Und dann wundert sich der Käpt'n, wenn sich die Fuhre mangels Aufstands-



Abseits befestigter Wege zeigt sich der 4x4-Ducato traktionssicher. Größere Bodenwellen oder Böschungen sollte man ihm jedoch nicht zumuten.

druck kaum mehr Lenken lässt. Kurzum: Anwendungen für den Ducato Allrad gibt es eine Menge, auch im professionellen Transport. Wer heute pünktlich seine Paket-Tour erledigen muss, kann es sich nicht leisten, an einer vereisten Hofeinfahrt hängen zu bleiben. Auch Ambulanzen, technisches Hilfswerk und Katastrophenschutz zeigen reges Interesse am Allrad-Ducato.

Eingepflanzt hat die angetriebene Hinterachse der 4x4-Experte Dangel, beheimatet im elsässischen Sentheim. Erhältlich sind alle Bauformen von Ducato, Boxer (Peugeot) und Jumper (Citroën) vom Kastenwagen über den Kombi, Luxusbus bis hin zum Fahrgestell mit Einzel- oder Doppelkabine. Bevorzugte Motorisierung für den Allrad-Ducato ist der bekannte 2,8-l-Vierzylinder mit Common-Rail-Einspritzung. Derzeit ist dieser Motor bei Fiat auf 94 kW/127 PS eingestellt. Das reicht für vernünftige Fahrleistungen. Im Wesentlichen geht es beim Allradeinsatz mit dem Ducato schließlich um die siche-



Mit dem Hebel rechts neben dem Fahrersitz wird das Reduktionsgetriebe geschaltet.



Die Rückenlehnen der Mittelsitze sind klappbar und ergeben eine praktische Ablage.

re Überwindung von Steigungen mit hohen Lasten und nicht um Geschwindigkeitsrekorde auf der Autobahn. Dagegen spricht schon, dass der Allrad nur bis 60 km/h gefahren werden sollte.

Insgesamt umfasst die Allrad-Ausrüstung die zuschaltbare Hinterachse, ein Reduktionsgetriebe und eine elektrohydraulisch zuschaltbare Differenzialsperre für die Hinterachse. Dieses komplette Paket kostet bei Fiat laut Liste 4.350 Euro.

Es gibt auch noch eine abgespeckte Version ohne das Reduktionsgetriebe. Darauf zu verzichten hieße jedoch, die Möglichkeiten des 4x4-Ducato arg zu beschneiden. Denn das Reduktionsgetriebe ist bei kniffligen Anfahrtsituationen die halbe Miete. Im Verhältnis 1:0,66 verdoppelt es zwar nicht ganz das Drehzahl- und (in entscheidender Weise) auch das Drehmomentniveau, aber die Erhöhung des Drehmoments um ein Drittel ist ➤

auch schon ganz schön wirkungsvoll. Damit gelingen Anfahrvorgänge in der Steigung und auf schlüpfrigem Untergrund völlig mühelos und verschleißarm, ohne die Kupplung zu malträtiert. Diese Gelassenheit hinterließ während des Tests nicht nur einen starken Eindruck mit dem Tandemachser am Haken, sondern auch wochenends am Boots-Slip. Mit dem Ducato ist man hier ein gefragter Mann, weil der Transporter in der Lage ist, sehr langsam und materialschonend, einen Trailer samt Boot aus dem Wasser zu ziehen. Und das, ohne sich – je nach Steilheit der Bootsrutsche – die eigene Kupplung zu ruinieren. So mancher Wettbewerber tut sich da trotz des Heckantriebs schwerer, einfach weil der erste Gang für solche Zugaufgaben zu lang übersetzt ist.

Aber auch auf unbefestigten Schotterpisten zieht der Ducato 4x4 unbeirrt den Berg hinauf. Auf derlei losen Untergründen wirkt die hintere Differenzialsperre



(links) Diese Viskokupplung aktiviert die Hinterachse bei Drehzahlunterschieden zwischen den vorderen und hinteren Rädern. (rechts) De-Dion-Hinterachse: Das Achsdifferenzial ist an der Karosserie befestigt, die Räder treiben homokinetische Wellen.

segensreich und verhindert das einseitige Durchdrehen der hinteren Antriebsräder. Mit einem derart traktionssicheren Allrad-Unterbau erreicht man Gegenden, die dem normalen Transporter vorenthalten bleiben.

Wie stets, wenn man die Wahl hat zwischen Frontantrieb und zuschaltbarem Allradantrieb, ist es auch hier empfehlenswert, die Hinterachse zuzuschalten, bevor man sich auf zweifelhaften Untergrund begibt. Zeichnet sich eine wirklich schwere Zugaufgabe ab, sollte man vorsichtshalber auch schon mal die Quersperre eingelegt haben. Sitzt man erst mal fest, ist es meistens zu spät für die traktionsfördernden Zusatzmaßnahmen. Dass man das Reduktionsgetriebe bemüht, versteht sich von selbst, wenn

man langsam, bei extremer Steigung oder hoher Last anfahren oder rangieren muss.

Beim Ducato 4x4 aktiviert man das Reduktionsgetriebe über einen mächtigen Hebel, der rechts neben dem Fahrersitz platziert ist. Genau dort, wo bei anderen Transportern die Handbremse sitzt. Beim Ducato ist die ja links am Sitz. Kein Wunder also, dass man Anfangs ständig den Reduktionshebel lupft, wenn man eigentlich die Handbremse anziehen will. Gewöhnungssache.

Wäre da nicht das kleine „Dangel“-Schildchen an der B-Säule – von außen sähe man dem Ducato 4x4 seinen Allrad-Unterbau nicht an. Diese Unauffälligkeit ist durchaus gewollt, die Einstiegs- und Ladehöhen bleiben dadurch so bequem niedrig wie bei der 4x2-Basisversion.

Um möglichst platzsparend zu bauen, nutzte Dangel als Hinterachse eine De-Dion-Konstruktion. Ihr Vorteil: Die Achse ist relativ leicht, platzsparend und nutzt die gleichen Blattfedern für die Achsführung wie die normale, nicht angetriebene Starrachse. Die Besonderheit der De-Dion-Achse ist, dass die Antriebswellen nicht im Inneren des Achskörpers, sondern außen als homokinetische Wellen laufen. Überzeugen kann diese Konstruktion nicht nur durch ihre Spurtreue und ihr neutrales Eigenlenkverhalten, sondern auch durch eine ausgezeichnete Wankstabilität, die ohne zusätzlichen Stabilisator an der Hinterachse erreicht wird. Sogar mit einer rund 90 kg schweren Dachlast auf bisweilen übelsten Feldwegen kam dieses Fahrwerk prima zu recht. Das Mehrgewicht mit allen zusätzlichen Allrad-Komponenten beträgt trotz



Nicht optimal: Eine Sitzreihe auszubauen gelingt nur mit Mechaniker-Qualitäten. Um den Sitzbock auszubauen, müsste man den Sperrholzboden herausreißen.



TECHNISCHE DATEN

der leichten Hinterachse rund 130 kg. Hier schlagen das Reduktionsgetriebe und das Umlenk-Getriebe für die nach hinten gerichtete Kardanwelle mächtig ins Kontor. Dass bei so einem Umbau der Tank im Weg ist, kann man sich vorstellen. Die Einbuße an Tankkapazität fällt jedoch mit nur 5 l sehr gering aus.

Kritik erntet der Ducato in seiner Ausführung als „Luxusbus Panorama“ an Dingen, die nichts mit dem Allradantrieb zu tun haben. So ist es einfach unpraktisch, dass sich die beiden Dreier-Sitzreihen weder umklappen noch mit vernünftigem Aufwand ausbauen lassen. Der Sperrholz-Zwischenboden mit 12 cm Höhe erlaubt zwar eine angenehm hohe Sitzposition für die Passagiere. Doch weil der Boden um die massiven Sitzbefestigungen herum gebaut ist, ist ein Ausbau der Sitzgestelle so gut wie unmöglich. Schade, wenn man den Bus gelegentlich mal als Transporter für sperrige Güter nutzen möchte. Immerhin: der Gepäckraum beim kurzen Radstand ist mit 78 cm Tiefe noch ausreichend. Der Zwischenboden endet an der hinteren Sitzreihe, so dass im Gepäckraum auch mit 155 cm rund 12 cm mehr Gesamthöhe herrschen.

Wenig praktikabel ist auch die sehr tief montierte Anhängerkupplung. Zwar lassen sich dadurch die hinteren Flügeltüren auch mit Anhänger noch öffnen, die tiefe Anordnung schützt jedoch selbst ein in der höchsten Position fixiertes Anhänger-Stützrad nicht vor zerstörerischem Bodenkontakt.

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	4.749 mm
Gesamtbreite	2.024 mm
Gesamthöhe	2.125 mm
Radstand	2.850 mm
Wendekreisdurchmesser	11.000 mm
Länge Laderaum	2.510 mm
Breite Laderaum	1.808 mm
Höhe Laderaum	1.562 mm
Ladehöhe am Heck (leer)	540 mm
Ladefläche	4,2 m ²
Ladevolumen	7,5 m ³
Breite zw. Radkästen	1.388 mm
zul. Gesamtgewicht	2.900 kg
Leergewicht	1.860 kg
Nutzlast	745 – 1.080 kg
zul. Achslast vorne	1.600 kg
zul. Achslast hinten	1.600 kg
zul. Anhängelast	2.000 kg

Antriebsstrang

Motor: 2,8-l-Vierzylinder-Reihen-Direkteinspritzer mit Wastegate-Abgassturbolader und Ladeluftkühlung, Einspritzverfahren Common-Rail, Hubraum 2.800 cm³, Leistung 94 kW/127 PS bei 3.600 U/min, Drehmoment 300 Nm bei 1.800 U/min, Ölwechsel alle 30.000 km

Getriebe: 5-Gang-Schaltgetriebe, Übersetzungen 3,2771/1,952/1,290/0,875/0,585, R-Gang 3,154, Achsübersetzung 4,933, Reduktionsgetriebe 3,256 (Ratio 1:0,66)

Fahrwerk

Federung: vorne McPherson-Federbeine, Stabilisator, hinten De-Dion-Achse mit zwei homokinetischen Wellen an 1-Blatt-Parabelfeder, hydraulische Stoßdämpfer

Bremsen: vorne Scheibenbremsen innenbelüftet, Ø 280 mm, hinten Trommelbremsen, Ø 254 mm

Reifen: 195/70 R 15 C

Preise lt. Liste

Kastenwagen 15: ab € 20.470,-
Bus Panorama: ab € 22.070,-

Auch die an sich edel wirkenden Sitzbezüge aus blauem Velours erweisen sich als unpraktisch. In dem kurzflorigen Stoff sammeln sich in kurzer Zeit Staub und Haare, die nur sehr schwer wieder zu entfernen sind.

Dennoch: Die Allrad-Qualitäten des Ducato 4x4 lassen über die einen oder anderen Kritikpunkte durchaus hinwegsehen. Der Ducato 4x4 vermittelt hohe Traktionssicherheit auf den üblicherweise vorkommenden Problemstrecken. Auf Grund seiner geringen Bodenfreiheit ist

er bestimmt kein Off-Roader im klassischen Sinne.

Als Zugfahrzeug beherrscht er jedoch die kniffligsten Anfahrsituationen ebenso wie die traktionssichere Spur auf Schotter, Sand oder Schnee. Der ideale Unterbau also für Transportprofis, die öfter mal abseits befestigter Straßen unterwegs sind. Und er ist vergleichsweise günstig: Mercedes-Benz nimmt für den Sprinter mit zuschaltbarer Vorderachse mit rund 9.000 Euro das Doppelte an Aufpreis.

ROBERT DOMINA